Nro. 1. Rok siódmy.

Wychodzi co poniedziałek jeden numer. Prenumeratę przyjmują ces. król. pocztamty, księgarnie krajowe, jakoteż w kantorze Tygodnika w gmachu teatralnym hrabi Skarbka na 2. piętrze.

TYGODNIK ROLNICZO-PRZEMYSŁOWY.

Rocznie płaci się we Lwowie 10 złr. mon. konw., na prowincyi 11 złr. 36 kr. mon. konw. Prenumerata półroczna nie przyjmuje się.

WE LWOWIE DNIA 2. STYCZNIA 1844 ROKU.

WSTĘP.

W ciągu upłynionego roku otrzymała redakcia kilkanaście bezimiennych listów z prowincii z różnemi do niej pretensiami. Różnych listów różna treść była: w każdym domagano się czego innego po redakcii. Niepodobieństwo, aby można wszystkim dogodzić: potrzebaby dla każdego czytającego osobne pismo wydawać. Jeden tylko jest środek do zaspokojenia czytających, ale użycie tego środka zależy od samychże szanownych czytelników! a tym środkiem oto jest to: niechaj szanowny czytelnik każdy artykuł Tygodnika czyta pracowicie, z uwagą, z natężeniem umysłu, ze szczerą chęcią znalezienia prawdy, a ustrzeżenia się błędu; niechaj na arkuszu czystego papieru spisuje swoje uwagi; spisane, po niejakim czasie, odczyta i poprawi. Niechaj daléj stara się szanowny czytelnik te swoje uwagi porównać z własnem i cudzem doświadczeniem i do nich to dopisze, co z tego porównania wyniknie, a będzie miał dzieło, jakiego mu właśnie potrzeba, a jakiego żadna redakcia mimo najszczerszej chęci dostarczyć mu nie może. Redakcia Tygodnika rolniczo-przemysłowego nadesłane sobie takie uwagi przyjmie chętnie, a nawet z wdzięcznością, i albo je całkowicie uwadze innych czytelników podda, albo przynajmniej swoich zdań niemi sprostować nie zaniedba, ani zapomni tego, z czego sama skorzystała, użyć na korzyść szanownej publiczności. Szukajmy łącznie prawdy i szczęścia, które z niej wypływa, szukajmy jej przynajmniéj razem idąc, nie tamujmy sobie wzajemnie drogi, a da bóg znajdziemy prawdę i szczęście. Tem kończymy rok stary, życząc szanownym gospodarzom większego szczęścia w nowym, które ich pewnie nie minie, skoro zechcą uwierzyć: że w żadnym zawodzie bez myślenia, rozumowania i stałego przekonania osiągnąć szczęścia niepodobna; skoro się nauczą stałość charakteru od uporu rozróżniać: bo jak pierwsza jest źródłem zbawienia w praktyce, tak drugi prawdziwą plagą życia czynnego, jeżeli nie zupełnem tegoż zaprzeczeniem! Pracujmy pilnie pojedyńczo nad własnem wykształceniem, bo tem przyczynimy się najbardziej do dobra naszej ojczyzny!

Dla ogółu szanownych czytelników, i tego cośmy dotąd powiedzieli, zapewne za nadto, dla wymienionych panów korespondentów zapewne za mało; odpowiadamy im przeto pokrótce jak następuje:

1) Tygodnik rolniczo-przemysłowy sekretów umieszczać nie może: bo wiadomości o wynalazkach i odkryciach, nie są sekretami, ale dobrem ogółu. Gdyby ci panowie byli każdy numer Tygodnika, dotąd wydanego, pilnie czytali, znaleźliby byli w wiadomościach czasowych wiele rzeczy arcyużytecznych, choć nie pod tajemniczą nazwą sekretów udzielonych: bo sekretów, któreby wprost zbogacały gospodarzów, na świecie nie masz, albo jeżeli są, to pewnie jako praca, oszczędność, przemysł!

2) Tygodnik nie może i nie powinien się zajmować wyłącznie fabrykaciami: bo kraj nasz nie może być przemożnie fabrykującym, ani z fabrykującemi iść w zawody. Naszego kraju głównem zatrudnieniem jest i być musi rolnictwo i chów bydła. Taki stan rzeczy będzie dopóty trwać, dopóki ludność onego

do tego stopnia nie podniesie się, że same rolnictwo nie będzie jej mogło wyżywić; wtedy mimowolnie ratując się od głodu zmuszona będzie szukać pracy w fabrykach. A do tego, jak wiemy, jeszcze nam daleko! Kraj nasz ma w przecięciu na jednę milę kwadratową zaledwie 2701 mieszkańców, na jednego więc przypada około 1⅘ morga do obrobienia, kiedy w krajach, gdzie jest najwięcej fabryk, jak w Anglii i Belgii, na jedną milę kwadratową przypada 36 do 37000 ludności, przeto na jeden morg 36—37 ludzi. Gdzie taki stosunek ludności do ziemi, tam rolnictwo do uprawy ogrodniczej wznieść się musi; tam ludność bez fabryk nie mogłaby wyżyć. U nas przy tak małej ludności a wielkiej zagranicznej konkurencii, fabryki musiałyby upaśdź: wewnętrzna bowiem konsumcia fabrykatów, jako też ziemiopłodów powinna bydź główną podstawą wszelkiej produkcii. Gdzież są u nas konsumenci? Na 5000000 niemal mieszkańców nie ma nawet 800000 konsumentów na wyroby fabryczne. Nie wspominam kapitałów; teby się może na zakładanie fabryk znalazły, ale zkąd wziąść do nich rąk? Po wsiach nie masz ich dosyć do roli, po miastach z czego się składa ich ludność? oto z żydów i mieszczan-rolników (wyjąwszy Lwów i niektóre znaczniejsze miasta obwodowe). Więc stają nam na zawadzie niemałe trudności w zaprowadzeniu fabryk! A jeżeli ich nie ma i teraz mieć ich nie możemy, pocóż o nich pisać? poco pomysły do zakładania ich podawać, zwłaszcza kiedy oprócz miejscowych przyczyn są jeszcze ościenne, wywierające najszkodliwszy wpływ na krajowy przemysł. Jedne fabryki cukru mogą i powinny u nas zakwitnąć: bo stosunki nasze rolnicze sprzyjają szczególnej produkowaniu onego: żyżną bowiem mamy glebę, klimat umiarkowany, konsumentów nań dość i robotnik-rolnik tańszy u nas niż gdzie indziej. Drugie ważne miejsce powinny zająć huty i hamernie: bo rolnictwo bez żelaza obejść się żadną miarą nie może. Doświadczenie nas uczy, że fabryki sukienne, garbarnie, wtenczas tylko zdołają się utrzymać, gdy dają taniej swe wyroby niż zagraniczne; ale jakichże to potrzeba kapitałów! jakiego wytrwania, aby ich zagraniczne nie przytłumiły! Wszakże nie zaniedbał Tygodnik w sześcioletnim swym biego i nie zaniedba nadal zwracać uwagi szanownej publiczności na fabrykacie, położeniu kraju i stosunkom jego odpowiednie i właściwe, jakiemi są huty żelazne i szklanne, cukrownie, gorzelnie, browary, olejarnie, garbarnie, tkactwo, wyroby mydła, świec, potażu, torfu, cegły, terpentyny, mazi, dziegciu i t. p. Kto sześć tomów Tygodnika z uwagą i pilnością czytał, nie zaprzeczy że redakcia onego tym gałęziom przemysłu nie poświęciła należytéj uwagi!

3) Redakcia nie może wskazywać drogi do łatwiejszego zbycia produktów: bo handel produktami okryty jest największą tajemnicą, której odsłonić potężniejsze ręce dotąd nie zdołały. Wznieśmy się w wiadomościach handlowych nad kupców, zachowajmy taką jedność w działaniu, jaka między niemi panuje, a wkrótce dójdziemy do rozwiązania tak ważnego dla nas zagadnienia! Redakcia nie mogąc wskazywać wprost drogi do podniesienia ceny produktów, dawała przecież wskazówkę, jak z tych korzystać, pomnażając chów bydła krajowego, któremu za granicę otwarte są drogi!

4) Ulepszenie dróg wicynalnych jest rzeczą bez wątpienia arcyważną, powinnaby przeto być o nich mowa i w Tygodniku; ale, wystarczaż nam rąk, abyśmy jakąś część ich od roli oderwawszy, mogli poświęcić na ulepszenie dróg? bo jeżeli mają być budowane podług prawideł przez szarwarki, to lepiej jest o nich nie wspominać!

5) Redakcia Tygodnika nie mogła, gdyby nawet i chciała, wdawać się w dyskusie nad stosunkami poddańczemi. Rozprawy nad tym ważnym przedmiotem przydałyby się nam wtedy, gdyby rolnictwo u nas należycie wypłacało się za ciężką pracę, jakiej około siebie wymaga i gdyby byt ogólny wieśniaków naszych znajdował się na tym stopniu, iżby im zarówno było w jakibądź sposób wypłacać się za posiadaną ziemię: pracą lub czynszem: Lecz ogólny stan naszego poczciwego włościanina na teraz jest tak ubogi, że przy małych swych potrzebach zaledwie tyle ze swego gospodarstwa uzbiera grosza, aby podatki opłacił, aby dla rodziny i czeladki swej na zimę obówie mógł kupić! Wieluż to jest włościan u nas, co nie mają na sól! Regulowanie stosunków między właścicielami dóbr ziemskich i poddanymi należy do władzy prawodawczej i do tych co bliższą mają z nią styczność: temu organowi wszystkie opinie ulegną, ale dyskusie w Tygodniku mogłyby tylko dać powód do rozjątrzenia umysłów. Dobre

chęci osobiste, choćby były pełne nawet ludzkości, objawiane pojedyńczo w Tygodniku, znalazłyby zbyt silny opór w wyłuszczeniu praw własności, że ani myślić aby w drodze perswazii można dójść do pożądanego celu. A jeżeli to przewidzieć można było, pocóż naprożno rozprawiać o rzeczy, którą samo tylko ciało prawodawcze uporządkować może? Redakcia Tygodnika miałaby się wszakże za szczęśliwą, gdyby jej wolno było przyczynić się do rozjaśnienia rzeczonych stosunków, od czego ostateczne zregulowanie ich zawisło, jeżeli ono ma zadowolnić obie strony.

6) Zarzucają redakcii nakoniec ci panowie korespondenci bezimienni, że ona całą uwagę w piśmie swem zwraca na powiększenie produkcii ziemiopłodów. Temu bynajmniej nie zaprzeczam: bo to jest celem Tygodnika rolniczego. Produkujecie wiele ziemiopłodów, wyrabiacie dużo wódki, ale pryyznajcie mi, moi panowie, jakim kosztem? czyż nie kosztem waszego kapitału w ziemi? Powiedźcie! jakie macie dochody przy tej wielkiej produkcii? Osiągacież celu gospodarstwa, to jest największego czystego przychodu z dóbr waszych? A jeżeli tego celu nie osiągacie, czyż nie macie jasnego dowodu że system waszego gospodarstwa jest błędny? Czemuż nie zbijacie systematu gospodarstwa przemiennego lub płodozmiennego, a nareszcie trzypolowego z wydziałowemi pastwiskami, o którem tyle napisano w Tygodniku? a w których gospodarstwach przy stosownym chowie bydła można dójść do znacznej produkcii i należytego przychodu z tegoż, nierównie mniejszym od waszego nakładem. Jestże ten system, zalecany przez Tygodnik, złym i niestosownym? lub dobrym i przyjęcia godnym? W pierwszym razie źleście zrobili żeście tego przedmiotu — podstawy wszelkiej pomyślności rolników — nie znaleźliście godnym waszych uwag, waszej krytyki: bo tu właśnie było otwarte pole, albo zbić zupełnie, albo jako praktycznym gospodarzom należało się, poprawić Tygodnik, nauczyć go i drugich jakie wypływają niedogodności z zaprowadzenia systematów odmiennych od tego, którym dzisiaj wasze gospodarstwo prowadzicie, wyłuszczyć powody i przyczyny dla czego chów bydła i owiec u nas się nie podnosi? W drugim razie źleście zrobili, żeście dotąd nieusłuchali życzliwych rad i nie zaprowadziliście u siebie którego bądź z systematów gospodarstwa przez Tygodnik zalecanych: bo przyjdzie czas i to niebawem, w którym uznacie że dzisiejszy wasz sposób gospodarowania był dobrym niegdyś, ale na terazniejsze wasze potrzeby nie dostarczającym, i przyjmiecie doradzaną wam zmianę! Gdybyście, zamiast pisać bezimienne listy, nieraz pełne jadu i uszczypliwych przycinków, pisali wasze uwagi i postrzeżenia, z godnością i powagą nad przedmiotami w Tygodniku znajdującemi się i te w tymże Tygodniku dla nauki innych ogłaszali, ze starcia różnych zdań wysnułyby się prawdy, ustaliłyby się prawidła do ulepszenia rozmaitych stosunków naszego gospodarstwa. A wtenczas pracowalibyśmy wspólnie nad Tygodnikiem, który stałby się skarbcem narodowym, w którym gospodarze składając swoje doświadczenia, zostawiliby po sobie i miłą pamiątkę i pożyteczne dzieło dla swego potomstwa, równie jak i niezaprzeczony dowód że chcą w równi z innymi narodami w oświacie postępować i onę dalej, jak to z natury naszego położenia geograficznego wypływa, na północ i wschód podawać. T. W. Kochański.

Uwagi Antoniego Mysłowskiego nad handlem zbożowym z Galicii do Odessy, i nad zaprowadzeniem żeglugi parowej na Dniestrze, teraz od Koropca, a po zregulowaniu wyższej części tej rzeki, od wsi Rozwadowa aż do Odessy.

WSTĘP.

Nie podlega żadnéj wątpliwości, że gdybyśmy najwięcéj zboża produkowali, a nie mieli miejsca, gdziebyśmy je korzystnie zbywać mogli, jak się to niestety aż do ostatnich czasów działo, pracowalibyśmy na próżno, a nasze gospodarstwa, wyłącznie rolnictwu poświęcone, musiałyby coraz bardziéj upadać, nie wypłacając się za łożone około nich prace, starania i nakłady. Wszakże sama przyroda, która tak hojnie wyposażyła nasz kraj pięknością widoków i urodzajnością gleby, nie zapomniała opatrzyć go wielkiemi rzekami, które tutaj początek

biorą i w rozmaitych kierunkach wody swe ku dwóm przeciwnym morzom prowadzą: z tych matka rzek polskich Wisła, zabrawszy mnóstwo strumieni i rzek, między któremi San i Bug są u nas zdatne do spławu, wpada do morza baltyckiego. Po niéj zajmuje pierwsze miejsce na drugiéj stronie grzbietu gór europejskich piękny i szumny Dniestr, przez środek żyznego Podola toczący swe nurty do morza czarnego. *) Patrząc na piękną tę rzekę, mimowolnie nasuwa się pytanie: czemuż dotąd nie korzystano z jéj wód i nie zrobiono ją spławną? Że żegluga na Dniestrze nie jest ani marzeniem, ani pomysłem, któryby się nie dał urzeczywistnić, dowodzą przedsięwzięcia pojedyńczych osób, uwieńczone najpomyślniejszym skutkiem. Nie zapuszczam się w odleglejsze czasy, kiedy rzeka Dniestr była granicą Polski od posiadłości tureckich, i nie miała jeszcze Odessy, kiedy dla ciągłych napadów tatarskich do Polski, rząd ówczesny i obywatele naddniestrzańscy zmuszeni byli raczéj myślić o obwarowaniu Dniestru zamkami, a niżeli o zrobieniu go spławnym w widokach handlowych. Wszakże dzieje krajowe świadczą, że płody ziemi polskiéj i ruskiéj oddawna spławiane były Dniestrem do Carogrodu i na Archipelag. **) Traktaty z Portą wolność spławu i bezpieczeństwo handlu tą rzeką roku 1486 (pokój zawarty z sułtanem Bajazetem przez Mikołaja Firleja), roku 1621 (traktatem chocimskim), roku 1676 (traktatem żurawińskim), roku 1699 (pokojem karłowickim) zastrzegły. Kardynał Commendoni, legat papiezki, za Zygmunta Augusta, zwiedziwszy Wołyń, Podole i Ruś czerwoną, radził temu królowi i stanom, aby założyć miasto nad Dniestrem, osadzić go kupcami i opatrzyć szpichlerzami w celu spławiania zboża na czarne morze. Wenecia chciała wejść w związek handlowy, a Porta zapewniała wolność temu handlowi, ale te zamiary nigdy nie przyszły do skutku. Dosyć będzie dla nas przytoczyć tu kilka przedsięwzięć tego rodzaju, dokonanych z pomyślnym skutkiem w ostatnich kilkudziesięciu leciech. Nie wspominając o chwalebnych usiłowaniach sławnéj pamięci Tadeusza Czackiego, który gorliwy o to wszystko, co z dobrem dla kraju było, zwiedziwszy koryto Dniestru i uznawszy go za spławny, wybrał Jana Möllera do odmierzenia biegu rzeki i głębokości jéj wód, i powziął zamysł założenia kompanii handlowéj w celu spławiania zboża Dniestrem do morza czarnego, co jednakże ówczesne burze polityczne prędko zniszczyły, — rząd cesarski austryacki nie obojętny na tak ważny spław dniestrowy, gdy statki ładowne solą warzonką z Galicii do Żwańca dawno już zawijały, nakazawszy i w przeszłym i w naszym wieku kilkokrotne zniwelowanie spadu téj rzeki, polecił poźniéj w r. 1796 swemu komisarzowi Zappe odbyć nią podróż do Odessy. Na stosownym statku, naładowanym winami i innemi towarami, Zappe puścił się z Zaleszczyk do Owidiopola. Cała podróż tam i nazad trwała kilka tygodni. Statek był długi na 84 stóp, a szeroki na 14, w wodzie szedł głęboko 18 calów; umyślnie zaś puszczono się wtedy, gdy woda była najmniejsza.

---

*) Opisanie Dniestru, szczególnie w Galicii, zostawił nam profesor Michał Stöger, w Rozmaitościach lwowskich z r. 1834 w num. 12 i 13. Długość onego liczy od początku aż do ujścia na mil 152, z tych 90 wypada na rossyjski a 62 mil na galicyjski Dniestr. (Od Koropca do granicy rossyjskiéj jest mil 30 Dniestrem.) Wincenty Pol w Dodatku nadzwyczajnym do Gazety lwowskiéj z r. 1842, w pismie swém: »Rzut oka na północne stoki Karpat« z wielką dokładnością skreślił początek, kierunek biegu, naturę wód Dniestru i wyliczył prawie wszystkie rzeki, które doń w Galicii wpadają. Całą długość biegu od źródeł po ujście podaje na 130 mil (różni się przeto od Stögera o 22 mil), w prostym kierunku liczy na 81 mil, na zakręty i kolana zaś rachuje mil 49. — Podług najnowszych zaś i najpewniejszych obliczeń (zobacz niżéj w części III. §. 8.) cały bieg Dniestru od początków aż po ujście wynosi mil 196, z tych 74 przepływa w Galicii.

**) Długosz, Kromer i Bielski piszą, że w r. 1415 cesarz wchodni Emanuel drugi i patryarcha konstantynopolitański, przysłali do króla Władysława Jagiełły posłów z prośbą o zaratowanie zbożem ich państwa, któremu naówczas Turcy ostatnią prawie zgubą grozili. Władysław przystawił im go obficie do portu koczubejskiego nad czarném morzem, który port, jako i miasto Oczaków, według Bielskiego, do Polski wtedy należał. Sarnicki świadczy, że wyspy niektóre na Archipelagu leżące, bywały opatrywane zbożem polskiém, przez czarne morze dostawianém.

Pierwiej jeszcze, w roku 1785, hr. Waleryan Dzieduszycki z Potoczysk, ze swoją własną i okolicznych obywateli podolskich pszenicą, doświadczył pomyślnéj żeglugi na Dniestrze od Ładawy do Odessy, i na powrót, o czém sam napisał i zostawił nam sprawozdanie. *)

W roku 1804 dnia 25go kwietnia Franciszek Bauer, kupiec lwowski, zachęcony powyższemi przykładami, odprawił podróż z Rozwadowa, wsi o pięć tylko mil ode Lwowa odległéj: **) naładowawszy trzy statki 6 do 7 łokci szerokie, a 32 do 35 łokci długie, jakich podówczas na Elbie używano, puścił się Dniestrem od rzeczonego miejsca, dnia 13go stanął w Jampolu, a ztąd dnia 11go w Odessie, tak iż żegluga sama nie zajęła mu czasu jak dni 24, i nie tylko ładunek swój szczęśliwie do Odessy spławił, lecz swe galary, obciążone ładunkiem napowrót, holując końmi i ludźmi, ale zaledwie w 112 dni do Rozwadowa przyciągnął. Tegoż roku 1804, 94 statków Dniestrem do Odessy przybyło. Po powrocie swoim Bauer przedstawił rządowi nieocenione korzyści, jakieby handel z żeglugi Dniestrem odniósł, gdyby ten był połączony przez San z Wisłą. ***)

*) Zobacz Przyjaciela ludu nra 9, 10, 12, 13, 14, 15 i t. d. z roku 1843, gdzie sprawozdanie to jest wydrukowane pod tytułem: Podróż dla doświadczenia spławu Dniestrowego w r. 1785 przez Waleryana Dzieduszyckiego. Statki jego szły głęboko w wodzie do 46 calów, miały ładunek po 900 korcy na każdym i progi kamienne pod Jampolem, które dotąd miano za nieprzebyte, bez najmniejszego ujęcia ładunku, najszczęśliwiéj przebyły. To utwierdza mnie tém więcéj w mojém przekonaniu, że statki parowe nie idące w wodzie głębiéj nad 18 calów, jakie my chcemy zaprowadzić, mogą bez najmniejszéj trudności żeglować po Dniestrze.

**) Lwów potrzebuje 50000 do 60000 sągów drzewa rocznie na opał, oprócz znacznéj ilości budulcu; gdyby na Dniestrze zaprowadzona była regularna żegluga statkami parowymi, z wielką łatwością możnaby Lwów opatrzyć tym ważnym artykułem z lasów naddniestrzańskich i karpackich

***) Fr. Karol Bauer zostawił opisanie swéj podróży, pod tytułem: *Rémarques, faites en voyage sur le Dniester vers le port d'Odessa, et de là à mont l'eau jusqu'a Rozwadow, village éloigné 5 milles de Leopol, ville capitale en Galicie, c'est la que ce fleuve commence à être navigable. L'an 1804.*

Robione od innych późniéj doświadczenia nie mniéj się pomyślnie udały: Jan baron Konopka z Mikuliniec, Grzegorz Romaszkan z Siemakowiec, i kilku obywateli z różnych miejsc, oraz kilku starozakonnych kupców z Uścieczka, Mariampola i z innych naddniestrzańskich miasteczek spławiali pszenicę do Odessy.

O handlu drzewem z lasów podgórza karpackiego do Odessy, od niepamiętnych czasów na Dniestrze prowadzonym, nie potrzebuję tu wspominać: gdyż ta rzecz powszechnie jest wiadoma. *)

Nie mogę jednakże pokryć milczeniem przedsięwzięcia tego rodzaju hr. Gołuchowskich ze Skały: albowiem transport ich w roku 1842 należał do znaczniejszych: gdyż wynosił kilka tysięcy czetwierty pszenicy, i stał się bodźcem dla mnie i dla innych do naśladowania ich w tym względzie. **) Jakoż w następnym 1843 roku spławiono z Galicii z okolic naddniestrzańskich łącznie z moim ładunkiem przeszło 30000 czetwierty pszenicy do Odessy, i sprzedano ją tam dosyć pomyślnie, o czém niżéj będzie obszerniéj.

Już te przykłady pokazują dostatecznie: że Dniestr — ten naturalny kanał dla handlu wychodowego galicyjskiego na wschód — jest spławny, a mimo przykro krętego biegu (przez co długość jego wynosi 196 przeszło mil) pęd wody jest powolny, ***) gwałtownym wichrom nie podlega, nurtu nie zawadzają drzewa, nie zasypują piaski; że żegluga na Dniestrze może być zaprowadzona na wielką stopę i odbywać się najregularniéj, z niemałą korzyścią dla całego naszego kraju, który produ-

*) Kajetan Horodyski, właściciel dóbr Pacykowa i Zagwoździa, leżących pod Stanisławowem, przed trzydziestu laty spławiał na Bystrzycy drzewo z powyższych dóbr do Dniestru i prowadził je do Odessy.

**) Artur Gołuchowski w Gazecie lwowskiéj z r. 1842 nr. 78 pod napisem: Pomyślna próba spławienia zboża Dniestrem z Galicii do Odessy, opisał swoją podróż. W tejże Gazecie lwowskiéj z r. 1842 nr. 117 jest artykuł podobno tegoż pióra: Ważność Dniestru dla handlu Galicii z Rossyą południową.

***) Bieg jego był zawsze leniwy, przeto napisał o nim Owidiusz: »*Quo nullus tardior amnis.*«

kując wiele zboża, nie miał dotąd, zwłaszcza na wschodzie, portu, gdzieby one mógł z korzyścią za granicę wysyłać. Dawniejsze i najnowsze pomiary Dniestru, wykonane przez biegłych inżynierów rządowych *) pokazują, że spad Dniestru od Sambora do Niżniowa wynosi 3/4 cala na sto sążni, od Niżniowa zaś spad téj rzeki wynosi 1½ cala na sto sążni; że szerokość Dniestru, szczególniéj od Zaleszczyk do Okopów, można liczyć na sto sążni, a głębokość onego w czasie małéj wody na 4 do 5 stóp w przecięciu, nie wspominając o tém, że przez dłuższą przestrzeń głębokość jego wynosi 6 do 9 stóp; przy donośnéj zaś wodzie do 20 stóp sięga; w późniejszych zaś latach Dniestr do téj korzystnéj zmiany jest przyprowadzony, że z wyjątkiem małéj liczby płytszych nieco miejsc i głębszych zakrętów, wszędzie ma prawie równą i do użycia parowych statków dostateczną głębokość od Koropca aż do Owidiopola.

Gdy zaś z najnowszych doświadczeń wiemy, że na rzekach, na których galary na 18 cali w wodzie zanurzające się chodzić mogą, i statek parowy żelazny bezpiecznie żeglować może, nie podpada więc najmniejszéj wątpliwości, że na Dniestrze mogłaby być zaprowadzona najregularniejsza żegluga statkiem parowym żelaznym, jak się to dzieje na innych rzekach, nawet drugiego rzędu, w cudzych krajach, cieszących się błogą pomyślnością, wypływającą jedynie z rozszerzonego handlu i pomnożonych dróg komunikacyjnych żelaznych i wodnych.

Gdy wszystko naprzód postępuje, mieliżbyśmy sami tylko pozostać na miejscu? Damyż i nadal bezużytecznie płynąć Dniestrowi? Nie będziemyż korzystać z najświéższych doświadczeń i nie użyjemyż dobroczynnych wód jego na korzyść naszego rolniczego kraju? Mojém zdaniem żegluga zaprowadzona na Dniestrze i od wsi Rozwadowa do Jarosławia — na przestrzeni 9cio tylko milowej — za pomocą żelaznéj kolei, którąby prywatnym nawet kosztem wybudować można — z żeglugą na Sanie *) i Wiśle połączona, **) zmieniłaby zupełnie postać

*) Za polskiego rządu zajmowali się zdjęciem planu i pomiarem Dniestru: Beauplan, Defilles, który w r. 1759 podawał projekt za pomocą kanału połączenia go z Bugiem; książę Nassau-Siegen r. 1785, Jan Möller, towarzystwo tureckie w Anglii i t. d.; za rządów austryackich: baron Linken, Gross, dyrektor budowy dróg, projektował połączyć go za pomocą 9cio-milowego kanału przez rzekę Wisznię z Sanem; Osterlam, dyrektor żeglugi, doradzał toż samo uczynić. Inżynierowie pruscy i rossyjscy mierzyli go także kilkakrotnie. Wreszcie na wezwanie teraźniejszego starosty obwodu czortkowskiego hrabi Deym, płynąc łącznie z nim z Zaleszczyk aż do Okopów, w sierpniu 1842 r. przeto ostatni zniwelował go pan Hartman, teraźniejszy dyrektor budowy dróg w Galicii, o czém raportem swym z d. 6. listopada 1842 rządowi zdał sprawę, i jest tego zdania, że Dniestr nie tylko od Zaleszczyk, to jest od miejsca, zkąd płynąć zaczął, ale o mil kilkanaście wyżéj, a przeto, jak ja z własnego doświadczenia przekonałem się, począwszy od Koropca nie tylko przy średniéj ale nawet przy małéj wodzie dla parowych statków, nie zanurzających się głębiéj od galarów, bez pomocy nawet regulacii spławnym być może.

*) Jan Godfryd Braumüller, kupiec berliński, doradzając połączenie Dniestru przez San z Wisłą, wypracował projekt w tym względzie i wydrukowawszy go podał zgromadzonym monarchom na kongresie w Wiedniu. Napis tego projektu jest taki: *Der wichtigste Kanal in Europa durch eine Vereinigung des schwarzen Meeres mit der Ost- und Nord-See vermittelst der Weichsel und des Dniesters, erneuert vorgeschlagen.* Berlin 1815 in 4to, z planami bardzo troskliwie i umiejętnie zrobionemi. Pomimo że Braumüller uważał kanał ten za najużyteczniejszy i najmniéj kosztowny: bo miał wynosić w długości mil 10, szerokości stóp 40 i mieć stale wysoką wodę na 6 stóp, nie przyszedł jednak do skutku. Przytaczam ten i powyższe projekta, jedynie dla tego, abym dowiódł, że myśl o zaprowadzeniu żeglugi na Dniestrze nie jest nową, że i w dawnych wiekach zajmowała ona ludzi myślących i swemu krajowi życzliwych, oraz abym przekonał moich współziomków, że obcy więcéj niżeli my sami zajmowali się naszém dobrem, chociaż im nie znane były wynalazki ani siły pary, ani kolei żelaznych — tych dwóch wielkich dźwigni wszelkiéj pomyślności, odkrytych dopiero w naszym wieku. Korzystajmyż z nich, a dokażemy tego, czego oni pomimo najszczerszych chęci nie mogli do skutku doprowadzić!

**) Ceniąc zabiegi współrodaków, mam sobie za obowiązek w tém miejscu zwrócić uwagę publiczności na usiłowania księcia Leona Sapiehy, który chętnie i wszędzie nam przewodniczy, gdzie tylko

rzeczy: bo zjednoczywszy z sobą dwa morza, otworzyłaby nową i krótszą drogę do związku Europy z narodami Azyi, od których płody i wyroby, prędzéj, pewniéj i taniéj moglibyśmy odbierać i onym nasze przesyłać; przyniosłaby nieobliczone pożytki dla Galicii, budząc w niéj uspiony dotąd handel i przemysł, od czego pomyślność i dobry byt każdego kraju zależy!

I.

O handlu zbożowym z Galicii do Odessy.

§. 1. Odessa przedaje rocznie przeszło trzy miliony korcy pszenicy; w latach zaś większéj konkurencii i nieurodzaju za granicą, mianowicie we Włoszech, Hiszpanii, Francyi i w Anglii, dokąd znaczniejsze partye zboża wysyłają się, znacznie większy pokup mógłby mieć miejsce, gdyby zboża więcéj było dostawionego do przystani odeskiéj. *)

§. 2. Zboże galicyjskie ma pierwszeństwo przed zbożem prowincii rusko-polskich: albowiem tam większa przestrzeń ziemi, a mniejsza ludność są powodem gorszego obrobienia roli i żniwa spóźnionego: ztąd wypływa iż zboże nie wyżęte w świdzie i długo leżące na pokosach, traci kolor, zrasta się i t. d. Nareszcie upały panujące w Bessarabii, oraz w rozległéj przestrzeni sąsiednich części kraju, przy bujnéj własności tamtéj gleby, wydają często ziarno nikłe, niedorodne. Nie podpada przeto wątpliwości że tak co do wagi jakoteż i dobroci, zboże dostarczone z Galicii — jako kraju gdzie rolnictwo stoi na wyższym stopniu — będzie więcéj poszukiwane, niżeli tamtejszéj produkcii. Dowód tego najlepszy mamy ztąd, że za naszą galicyjską pszenicę w roku 1843 na czetwierty od 2 do 3 rubli assygnacyjnych wyżéj płacono, niżeli za bessarabską, podolską, wołyńską i t. d. *)

§. 3. W roku 1842 wyjąwszy znaczny transport hr. Gołuchowskich ze Skały, nader mała ilość pszenicy, w drobnych pojedyńczych oddziałach była wysłana Dniestrem do Odessy. W następnym roku 1843 równie dla braku śmiałych przedsiębierców i z obawy przesadzonych wyobrażeń o niebezpiecznéj żegludze na Dniestrze, z obawy trudnego przebycia progów czyli porohów pod Jampolem, ledwie 30000 czetwierty pszenicy galicyjskiéj wysłano galarami do Odessy. Opinia tych co znaczne partye pszenicy w roku 1843 do Odessy poprowadzili i tamże dosyć korzystnie, bo po 18 do 19 rubli assygn. czetwiert jéj sprzedali, wywarła korzystny wpływ na mniéj śmiałych, a zniszczone uprzedzenia o urojonych niebezpieczeństwach, ośmieliły wielu producentów i spekulantów i tak ochoczo i skoro zachęciły ich, iż ledwie doszły wieści o szczęśliwym onych powrocie z Odessy, jeden drugiego starał się uprzedzić w zamówieniu galarów i na krótkiéj przestrzeni Dniestru od Żurawna do Koropca pogodzono w Żurawnie, Kałuszu, Pacykowie, Haliczu, Mariampolu, Niżniowie i t. d. przeszło trzysta kilkadziesiąt galarów. Galar jeden zabiera ładunek z 300 czetwierty, co wyrównywa 500 korcom pszenicy. Ztąd okazuje się jak szybko wzrasta współubieganie się, kiedy zaledwie kilku pomyślało o żegludze na Dniestrze, to wzmogło się do tego stopnia, że z pierwszą wodą na wiosnę 1844 r. przeszło 100000 czetwierty czyli około 200000 korcy pszenicy ruszy do Odessy. Jestem przekonany że jeżeli w przyszłym maju porobiemy w Odessie dobre sprzedaże, to obstalunki galarów będą powtórzone i następne późniejszą i jesienną wodą wysłane transporta, jeżeli pierwszéj

---

o dobro kraju chodzi, jako też pana Tergondego, obywatela ziemi sanockiéj, któremu nie nowina pracować dla dobra ogółu, z poświęceniem własnego; zajmują się oni zregulowaniem rzeki Sanu i zaprowadzeniem na niéj żeglugi parowemi statkami. Użyli do tego inżyniera pana Bretsznejdera, który dał już tyle dowodów swojéj zdolności i gorliwości w sprężystém zdjęciu planu do kolei żelaznéj galicyjskiéj. Obszerniéj o tém przedsięwzięciu mówią artykuły w Gazecie lwowskiéj z dnia 9. listop. 1843 num. 132 i z dnia 14. t. m. num. 134 pod tytułem: Wiadomości handlowe z nad Sanu i z Jarosławia, do których czytelników odsyłam.

*) Podług przysłanego mi w miesiącu grudniu 1843 r. wykazu przez mego agenta mieszkającego w Odessie, wywóz saméj pszenicy w r. 1843 wynosił 1743376½ czetwierty, a innych gatunków zboża jako to: żyta 70533½ czetw., owsa 100013 czetw., lnianego nasienia 106953 czetw., grochu 1546 czetw. Prócz tego wywieziono w tymże roku z Odessy 136060 pudów wełny i 308358 pudów łoju.

*) Zobacz Gazetę lwowską z dnia 21. listop. r. 1843.

ilości wyprawionéj pszenicy nie wyrównają, to przynajmniéj połowę onéj wyniosą.

§. 4. Trudność w dostaniu fur dla przewiezienia pszenicy na osi z Majak, o 5 mil od Odessy, lub z Benderu o 12 mil, stawi największy opór temu handlowi: galary bowiem przy terazniejszéj otwartéj onych formie budowy, limanem do Odessy dopływać nie mogą z powodu bywającéj fali na limanie, któraby galary zatopić mogła. Jeżeli w bieżącym roku np. 120000 tylko czetwierty popłynie galarami do Odessy, więc na przestrzeni kilkunastomilowéj ponad Dniestr, od Czarnéjwsi wyżéj Benderu leżącéj, aż do Majak, wsie położone, będą musiały 20000 fur dostarczyć (sześć czetwierty zabiera fura parowołowa, co się równa 10 korcom pszenicy i powyżéj Benderu od każdéj czetwierty, fury każą sobie płacić po 1 złr. m. k., niżéj zaś Benderu mniéj, w miarę odległości). Włościanie przekonani że bez ich fur pszenica zawinąć do Odessy nie może, są panami ceny. Przyszłéj wiosny z powodu większéj przesyłki pszenicy, fury będą znacznie droższe. Chęć wyprzedzania siebie w prędszem przełożeniu pszenicy z galarów na fury, sprawuje ten nieporządek, iż nietylko trzeba płacić tamtejszym włościanom, co tylko sami żądają, ale powierza się pszenica zupełnie nieznanym ludziom: oddaje się im bowiem bez miary w workach i oni bez miary wnoszą ją do szpichlerzy odeskich. Ta nieprzyjazna okoliczność i fortele używane przy mierzeniu pszenicy w Odessie sprawują to, że na czetwiert oddaną kupcowi zamiast 7 czwierci pszenicy, wychodzi 7 czwierci i 6 garncy, to jest dwa korce bez dwóch garncy.

§. 5. Droga z Benderu do Odessy ma klejowaty czarnoziem, gdy więc spadną deszcze, pszenica na wozach, źle lub wcale nie nakrytych, przybywa zaledwie 6go lub 7go dnia do Odessy, często tak mokra, że w szpichlerzach na przewiewnem powietrzu codziennem prawie szuflowaniem przez kilka tygodni musi być przesuszana, co z niemałym kosztem jest połączone: albowiem człowiek najęty do szuflowania zboża, płaci się dziennie po dwa ruble assygnacyjne. Te niedogodności pociągające za sobą niemałe koszta dałyby się bardzo łacno usunąć za pomocą parowego statku, któryby wprost do Odessy mniéj wilgotne zboże przywoził.

§. 6. Brzegi Dniestru od kordonu rossyjskiego aż do ujścia do morza czarnego są usposobione do holowania pod wodę wypróżnionych galarów; lecz od granicy Galicii trzeba równie podobnego urządzenia brzegów w górę Dniestru, coby nasz troskliwy rząd mógł uskutecznić małym kosztem przy chętnéj pomocy właścicieli naddniestrzańskich włości. Póki bowiem nad brzegami Dniestru od granicy rossyjskiéj począwszy w górę, to jest od Okopów aż do Żurawna drożyny dla koni, holować mających galary, nie będą porobione, dopóty, z takim kosztem i ze szkodą naszych lasów budowane galary (których co roku kilkaset sztuk wychodzi z Galicii) nie będą mogły wracać pod powtórny ładunek do naszego kraju, ale co gorsza, w Majakach muszą być sprzedawane za bezcen: ledwie bowiem za osmą część tego, co u nas kosztowały.

§. 7. Galar buduje się zwykle dla lekkości z jodłowego drzewa i miewa najmniéj 32 łokci długości, 14 szerokości a 1½ łokcia głębokości. Boki galaru muszą być z jednostajnych 5 calowych brusów, ręczną piłą rzniętych, złożone: na dno nie mogą być użyte tylko długie i dwucalowéj grubości jodłowe tarcice, słowem wybór lasu musi być użyty i zmarnotrawiony, do tego stopnia iż galar, który tutaj kosztuje do 200 i 240 złr. m. k. czyli od 120 do 145 rubli srebrnych, w Majakach przedaje się za 15 rubli srebrnych.

§. 8. W Benderze i wyżéj Benderu galary przedają się znacznie drożéj (ztamtąd bowiem holowanie jest łatwiejsze i bliższe do obywateli podolskich, którzy je kupują i powtórnie pszenicą naładowawszy posyłają wodą do Odessy) lecz to o ile drożéj przedając bliżéj Galicii bierze się za galar, podwaja koszt na najęcie fur na podwójnie dalszą przestrzeń.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Redaktor T. W. Kochański. — Drukiem Piotra Pillera.